

(19)

**Europäisches Patentamt**  
**European Patent Office**  
**Office européen des brevets**



(11)

**EP 0 770 749 A2**

(12)

## DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:  
**02.05.1997 Bulletin 1997/18**

**(51) Int Cl.<sup>6</sup>: E05B 49/00**

(21) Numéro de dépôt: **96402276.8**

(22) Date de dépôt: 25.10.1996

(84) Etats contractants désignés:  
**DE ES FR GB IT**

**(72) Inventeur: Garnault, Joel**  
**95110 Sannois (FR)**

(30) Priorité: 26.10.1995 FR 9512640  
22.07.1996 FR 9609166

**(74) Mandataire: Martin, Jean-Jacques et al**  
**Cabinet REGIMBEAU**  
**26, Avenue Kléber**  
**75116 Paris (FR)**

(71) Demandeur: **VALEO SECURITE HABITACLE**  
**94000 Creteil (FR)**

(54) **Système mains libres de déverrouillage et/ou d'ouverture d'ouvrant de véhicule automobile**

(57) Système de déverrouillage et/ou d'ouverture d'un ouvrant (C) de véhicule automobile comportant une unité de gestion (2), des moyens d'émission/réception (3) reliés à ladite unité de gestion (2), un transpondeur (4) porté par l'utilisateur, les moyens d'émission/réception (3) du véhicule comportant au moins une antenne (5a, 5b) située sur l'ouvrant (C) ou à proximité de celui-

ci, lesdits moyens d'émission/réception (3) ne dialoguant avec le transpondeur (4) que lorsque celui-ci est situé dans le voisinage immédiat de ladite antenne (5a, 5b), l'unité de gestion commandant le déverrouillage et/ou l'ouverture de l'ouvrant (C) lorsque le transpondeur (4) est présenté selon une séquence prédéterminée à l'antenne ou aux antennes (5a, 5b) des moyens d'émission/réception (3) du véhicule.

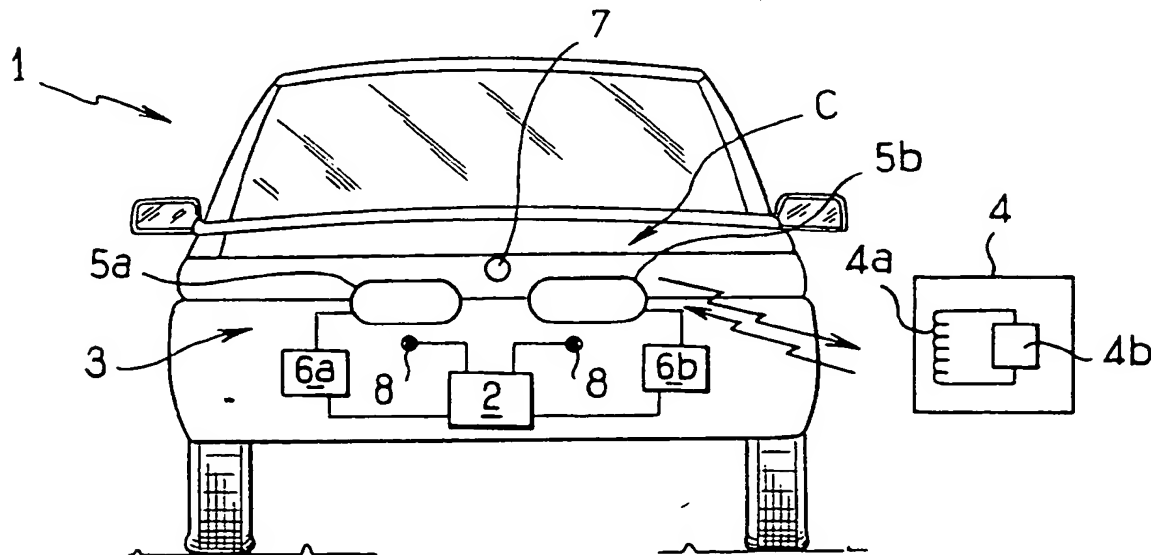


FIG. 1

## Description

L'invention concerne les systèmes de déverrouillage et/ou d'ouverture d'ouvrants de véhicules automobiles, notamment de coffres à bagages.

Il existe actuellement des systèmes d'assistance à l'ouverture ou d'ouverture automatique de coffre, qui utilisent des télécommandes actionnées manuellement. De tels systèmes nécessitent la disponibilité d'au moins une main de l'opérateur, ce qui peut être très mal com-  
mode si celui-ci est chargé d'objet(s) à déposer dans le coffre à bagages.

L'invention propose quant à elle un système de déverrouillage et d'ouverture totalement mains libres.

A cet effet, l'invention propose un système de déverrouillage et/ou d'ouverture d'un ouvrant de véhicule automobile comportant, sur le véhicule, une unité de gestion commandant des moyens de déverrouillage et/ou d'ouverture de l'ouvrant, ainsi que des moyens d'émission/réception reliés à ladite unité de gestion, le-  
dit système comportant également des moyens d'émission/réception portés par un utilisateur et destinés à transmettre aux moyens d'émission/réception du véhi-  
cule, un code d'identification pour le déverrouillage et/ou l'ouverture de l'ouvrant, caractérisé en ce que les  
moyens d'émission/réception de l'utilisateur sont constitués par un transpondeur porté par l'utilisateur, les  
moyens d'émission/réception du véhicule comportant au moins une antenne située sur l'ouvrant ou à proximité  
de celui-ci, lesdits moyens d'émission/réception ne dia-  
loguant avec le transpondeur que lorsque celui-ci est  
situé dans le voisinage immédiat de ladite antenne,  
l'unité de gestion commandant le déverrouillage et/ou  
l'ouverture de l'ouvrant lorsque le transpondeur est pré-  
senté selon une séquence prédéterminée à l'antenne  
ou aux antennes des moyens d'émission/réception du  
véhicule.

Par transpondeur, on entend ici et dans tout le pré-  
sent texte un émetteur/récepteur dépourvu de source  
d'alimentation autonome, et téléalimenté par les si-  
gnaux radiofréquence qu'il reçoit en provenance de  
l'unité avec laquelle il dialogue.

Un tel système de verrouillage est particulièrement  
avantageux dans le cas d'un ouvrant de coffre, mais  
pourrait bien entendu également être utilisé de façon  
plus générale pour la commande du déverrouillage et/  
ou de l'ouverture de tout ouvrant de véhicule automobi-  
le.

D'autres caractéristiques et avantages de l'inven-  
tion ressortiront encore de la description qui suit. Cette  
description est purement illustrative et non limitative. El-  
le doit être lue en regard des dessins annexés sur  
lesquels :

- la figure 1 est une vue de face de l'arrière d'un vé-  
hicule équipé d'un système de déverrouillage et/ou  
d'ouverture conforme à un mode de réalisation pos-  
sible de l'invention, cette vue de face étant complé-

tée par une représentation schématique d'un trans-  
pondeur dudit système ;

- la figure 2 est une représentation schématique en  
vue de côté de l'arrière du véhicule représenté sur  
la figure 1 ;
- la figure 3 est une vue de face de l'arrière semblable  
à celle de la figure 1, sur laquelle on a porté les zo-  
nes où un opérateur doit successivement placer  
son transpondeur pour actionner le déverrouillage  
et/ou l'ouverture du coffre ;
- la figure 4 est une vue de dessus d'un véhicule auto-  
mobile dont le verrouillage/déverrouillage est com-  
mandé par un système conforme à un mode de réa-  
lisation possible de l'invention.

Le véhicule illustré sur les figures a été référencé  
par 1, son coffre par C.

Le système de déverrouillage et/ou d'ouverture de  
coffre qui équipe ce véhicule 1 comporte des moyens 3  
d'émission/réception à courte portée destinés à interro-  
ger un transpondeur 4 porté par un utilisateur.

Ces moyens 3 comportent en particulier au moins  
deux antennes 5a, 5b réparties en deux endroits de l'a-  
rière du véhicule.

Les antennes 5a, 5b peuvent être par exemple ré-  
parties dans une direction correspondant à la largeur du  
coffre, notamment être disposées de part et d'autre de  
l'axe longitudinal du véhicule, en étant séparées l'une  
de l'autre afin de réaliser deux lobes d'émission ne pré-  
sentrant pas ou peu de recouvrement.

Selon la configuration du véhicule, elles peuvent  
être portées par l'ouvrant du coffre, ou être disposées à  
proximité immédiate dudit ouvrant, par exemple à l'inté-  
rieur de pare-chocs du véhicule ou encore être inté-  
grées au voisinage immédiat des feux arrières de la voi-  
ture ou à l'intérieur desdits feux arrières.

Les moyens d'émission/réception 3 comportent  
également des unités d'interface 6a, 6b auxquelles les  
antennes 5a, 5b sont respectivement reliées, ainsi  
qu'une unité de gestion 2 disposée à l'intérieur du véhi-  
cule et à laquelle ces unités d'interface 6a, 6b sont re-  
liées.

C'est cette unité de gestion 2 qui envoie des ordres  
à la serrure du coffre du véhicule pour commander son  
déverrouillage et son ouverture. La gestion du déver-  
rouillage et de l'ouverture du coffre C par ladite unité 2  
sera décrite plus loin de façon détaillée.

Le transpondeur 4 est une unité d'émission/récep-  
tion destinée à émettre un code d'identification à la suite  
d'une séquence d'interrogation émise depuis le véhicule  
1 par l'intermédiaire des moyens d'émission 3.

Sa portée est relativement réduite (de l'ordre de  
quelques dizaines de centimètres).

Il comprend principalement, de façon connue en  
soi, un enroulement secondaire 4a qui se charge et se  
décharge sous l'effet du rayonnement radio-fréquence  
transmis par un enroulement primaire que comportent  
les moyens d'émission 3, ainsi qu'un circuit intégré 4b

dans lequel est stocké et géré le code d'identification de l'utilisateur.

Ce transpondeur 4 est par exemple logé sur un élément de type bijou, tel qu'un bracelet, notamment un bracelet de montre, une bague, un bouton de manchette, etc. Il peut également être porté par l'utilisateur dans une poche, à sa ceinture ou à l'extrémité d'une manche d'un vêtement.

Par ailleurs, des moyens 7 sont également prévus au niveau du coffre C ou au voisinage de celui-ci pour détecter la présence de l'utilisateur au voisinage de l'ouvrant dudit coffre.

Ces moyens 7 sont reliés à l'unité de gestion 2 et celle-ci déclenche l'interrogation du transpondeur 4 par les moyens d'émission/réception 3 lorsque la présence de l'utilisateur est détectée par les moyens 7.

Ces moyens 7 sont par exemple constitués par un ou plusieurs capteurs à ultrasons.

Pour ouvrir et déverrouiller le coffre C de son véhicule 1, l'opérateur doit présenter le transpondeur 4 successivement devant chacune des deux antennes 5a, 5b selon une séquence précise.

Cette séquence est choisie de façon à ce que le déverrouillage et l'ouverture ne puissent pas être déclenchés par des mouvements anodins du porteur du transpondeur 4, et notamment lorsque celui-ci passe derrière son véhicule sans souhaiter ouvrir son coffre.

Le coffre C du véhicule 1 est avantageusement équipé de moyens de visualisation 8, par exemple des voyants bicolores disposés à proximité des antennes 5a, 5b. Ces moyens 8 sont destinés à aider le porteur du transpondeur à réaliser les gestes nécessaires à l'ouverture mains libres, ainsi qu'à l'avertir du déverrouillage effectif du coffre C, puis de son ouverture automatique.

Un exemple de séquence de commande va maintenant être décrit en référence aux figures 2 et 3, dans le cas où l'opérateur porte le transpondeur 4 sur un bracelet au niveau de son poignet.

Cet opérateur, qui a par exemple les bras chargés, positionne son bras porteur du transpondeur 4 derrière le coffre C, de façon décalée de 5 à 30 cm vers la droite ou la gauche par rapport au centre dudit coffre C.

Il est alors détecté par le capteur de présence 7 qui déclenche une séquence d'interrogations sur chacune des deux antennes 5a, 5b situées de part et d'autre de l'axe central du coffre.

Si l'opérateur est correctement positionné - c'est à dire si le transpondeur 4 est situé dans une des deux zones I ou II telles que représentées sur la figure 3, dans lesquelles il est susceptible de dialoguer avec les antennes 5a ou 5b - l'une desdites antennes 5a, 5b, et une seule d'entre elles, reçoit le signal de réponse émis par le transpondeur 4.

Le code dudit transpondeur 4 est reconnu par l'unité de gestion 2, qui commande les moyens de visualisation 8 pour indiquer à l'opérateur que son code a été reconnu par l'antenne devant laquelle il se trouve.

Par exemple, l'unité 2 allume un voyant vert situé au voisinage de cette antenne.

Lorsqu'il ce voyant s'allume, l'opérateur décale son bras de l'autre côté du coffre C pour, dans un délai déterminé (par exemple 1 à 5 secondes), le positionner devant la deuxième antenne 5a, 5b, afin que le code soit identifié au niveau de celle-ci.

Le voyant allumé au niveau de la première antenne s'éteint, puisque le code n'y est plus reçu du fait de l'éloignement du transpondeur 4.

Un voyant situé au voisinage de la deuxième antenne s'allume pour signaler que le signal du transpondeur 4 a été détecté au niveau de la deuxième antenne et que son code a été reconnu.

L'opérateur dispose alors du même laps de temps de 1 à 5 secondes pour à nouveau positionner le transpondeur 4 devant la première antenne.

Lorsque le code du transpondeur 4 est à nouveau reconnu par la première antenne les deux voyants verts des moyens 8 s'allument simultanément ou clignotent pour avertir l'opérateur du succès de la procédure de demande d'ouverture du coffre.

Puis l'unité 2 commande d'autres voyants des moyens de visualisation pour avertir l'opérateur de l'imminence de l'ouverture du coffre (par exemple par allumage simultané ou clignotement de deux voyants en rouge).

Bien entendu, dans le cas où le coffre du véhicule était déjà déverrouillé, l'unité de gestion 2 ne commande que l'ouverture du coffre.

On notera que la séquence d'aller-retour que doit effectuer l'opérateur avec son bras devant les antennes permet d'éviter que le simple passage de l'opérateur devant le coffre du véhicule ne déclenche de façon intempestive le déverrouillage et l'ouverture dudit coffre.

Si pour une raison quelconque, la séquence gestuelle de l'opérateur est interrompue (non reconnaissance du code par une seule antenne à la fois, non respect des plages de distance ou des temps impartis pour chaque position,...) la procédure devra être entièrement recommencée.

Les plages de temps et de distance sont optimisées afin de garantir d'une part une procédure simple et sans ambiguïté, d'autre part des contraintes gestuelles limitées, bien acceptées par l'utilisateur.

Par ailleurs, le coffre du véhicule peut présenter des moyens permettant un déclenchement manuel - par exemple un bouton-poussoir situé à proximité de l'une des antennes - dont l'actionnement doublé d'une reconnaissance correcte du code du transpondeur 4, entraîne le déverrouillage, puis l'ouverture automatique du coffre, avec la possibilité d'avertir l'utilisateur par l'intermédiaire de la visualisation décrite ci-dessus, de la reconnaissance du code, puis de l'imminence de l'ouverture du coffre. Cette fonction permet d'éviter la séquence gestuelle dans le cas où l'ouverture totalement mains libres n'est pas nécessaire ou pas souhaitée par l'utilisateur.

On a décrit une séquence gestuelle possible dans le cas où le transpondeur 4 est porté par le bras de l'utilisateur. Dans le cas où le transpondeur est porté sur une autre partie du corps (dans une poche, sur la ceinture,...), d'autres types de séquence peuvent bien entendu être envisagées.

Par ailleurs, ainsi qu'on l'a illustré sur la figure 4, le transpondeur 4 porté par l'utilisateur peut également être utilisé pour commander le verrouillage/déverrouillage des portières - référencées par P - du véhicule.

A cet effet, les portières P présentent également des moyens 13 d'émission/réception à courte portée analogues aux moyens et 3 destinés à interroger le transpondeur 4 lorsque celui-ci est à proximité immédiate des poignées des portières P, ces poignées ayant été référencées par 11 sur la figure 4.

Ces moyens 13 comportent par exemple une antenne 15 d'émission/réception ainsi qu'une interface 16 qui est reliée à l'unité de gestion 2.

Des moyens 17 sont prévus sur le véhicule pour détecter la main de l'utilisateur lorsque celle-ci approche de la poignée 11 ou actionne celle-ci.

Ces moyens 17 sont reliés à l'unité de gestion 2. Celle-ci déclenche l'interrogation du transpondeur 14 par les moyens d'émission/réception 13, lorsque la présence de la main de l'utilisateur au niveau de la poignée 11 est détectée.

Ces moyens 17 sont par exemple constitués par un contact permettant de détecter le basculement de la poignée 11.

En variante encore, ils peuvent être constitués par des capteurs de présence de la main de type infrarouge ou par une plaque sensitive située sur la poignée 11.

Ainsi, un utilisateur qui porte un tel transpondeur 4 au niveau de sa main ou de son poignet commande le déverrouillage de la portière P sans autre manipulation que de basculer la poignée 11 pour ouvrir ladite portière.

Lorsque la présence physique de la main de l'utilisateur est détectée par les moyens 17, les moyens d'émission/réception 13 interrogent le transpondeur 4. Après reconnaissance par l'unité de gestion 2 du code d'identification porté par le transpondeur 4, celle-ci commande les moyens de verrouillage de la portière P de façon à déverrouiller celle-ci.

De manière avantageuse, le déverrouillage de la portière P intervient suffisamment rapidement pour que le mouvement de basculement de la poignée 11 permettant d'activer les moyens 17, soit poursuivi et provoque la libération des moyens de verrouillage mécaniques de la portière.

Pour le verrouillage de la portière P, il est prévu des moyens 19 permettant de détecter une pression sur la poignée 11. Ces moyens 19 sont également reliés à l'unité de gestion 2.

En refermant la portière P, l'utilisateur appuie sur la poignée 11. Lorsque la pression de la main de l'utilisateur sur la poignée 11 est détectée par les moyens 19, l'unité 2 déclenche le verrouillage de la portière P, lors-

que celle-ci est refermée.

On comprendra aisément que par rapport à des systèmes classiques à clé mécanique ou à télécommande, un tel système apporte à l'utilisateur un plus grand confort ainsi que des gains de temps importants, notamment sur des trajets avec arrêts fréquents, puisqu'il est totalement transparent pour l'utilisateur. En particulier, l'utilisateur n'a pas à rechercher sa clé mécanique ou sa télécommande dans sa poche ou son sac lorsqu'il veut ouvrir son véhicule.

Par ailleurs encore, le circuit intégré 4b du transpondeur 4 peut stocker d'autres informations personnalisées relatives à l'utilisateur, par exemple celles concernant le réglage de la position du siège, du volant, des rétroviseurs, etc.

Ces informations sont transmises avec le code d'identification, lors de l'interrogation du transpondeur 4 par les moyens d'émission/réception 13.

L'actionnement des différents éléments du véhicule concernés par ces informations est alors par exemple réalisé simultanément au verrouillage/déverrouillage des portières.

On notera en outre que le système proposé par l'invention permet à l'unité de gestion 2 de localiser la portière P au niveau de laquelle l'utilisateur se présente.

Cette information peut être utilisée par l'unité 2 pour commander de façon localisée le réglage des différents éléments précités (sièges, rétroviseurs, etc.) : seul le siège correspondant à la portière P à laquelle l'utilisateur s'est présenté sera réglé ; également, les rétroviseurs ou la position du volant ne seront réglés que si l'utilisateur s'est présenté au niveau de la portière conducteur ; il pourra également être prévu que seule la portière à laquelle l'utilisateur s'est présenté est déverrouillée, les autres portières restant verrouillées.

Le transpondeur 4 peut également avantageusement être utilisé pour la désactivation du dispositif d'immobilisation de contrôle moteur.

Le système selon l'invention permettant de totalement supprimer les clés mécaniques, le conducteur met le contact et démarre le véhicule en tournant un interrupteur multipositions situé par exemple sous le volant.

Le transpondeur 4 est interrogé par exemple lorsqu'un mouvement dudit interrupteur de démarrage est détecté. Le code fourni par le transpondeur 4 est transmis à l'unité de gestion du dispositif d'immobilisation.

Cette unité de gestion est avantageusement l'unité de gestion 2 reliée aux unités d'interface 6a, 6b et 16.

En variante, il peut être prévu que l'interrupteur de démarrage est normalement bloqué et que seule la reconnaissance du code d'identification correct autorise son basculement.

En variante encore, il peut être prévu un système de débrayage qui est tel que l'interrupteur n'est pas en prise tant que le code d'identification n'a pas été reçu.

On notera qu'habituellement un conducteur ne se sert pas de la même main pour actionner la poignée de la portière de sa voiture et commander la mise du con-

tact et le démarrage : pour des voitures roulant à droite, l'ouverture de la portière est réalisée par la main gauche, alors que le contact est actionné par la main droite.

Pour permettre une interrogation indépendamment de la main qui porte le transpondeur 4, les moyens d'émission/réception à l'intérieur de l'habitacle du véhicule automobile comportent avantageusement une antenne en boucle 10 qui fait le tour de la zone des instruments de la planche de bord ou qui est située autour du volant. En variante encore, l'antenne peut être située au niveau du bloc de commutation sous le volant.

Ces différentes dispositions d'antennes permettent en effet une interrogation d'un transpondeur 4 porté par l'utilisateur au voisinage de sa main gauche, lorsque ladite main est sous le volant pour la mise du contact. Elles permettent également d'interroger en permanence le transpondeur 4 lorsque le conducteur a la main sur le volant, pour vérifier que ledit transpondeur 4 est toujours présent au poignet du conducteur pendant la conduite.

L'unité de gestion 2 réalise à cet effet des interrogations régulières dudit transpondeur 4. Elle interprète une absence de réponse pendant un court laps de temps comme un geste du conducteur et ne la signale pas. Par contre, une absence prolongée est signalée au conducteur par un voyant sur la planche de bord ou un signal sonore, de sorte que le conducteur est immédiatement prévenu si le transpondeur 4 n'est plus à sa place sur son poignet ou sa main.

Comme on l'aura compris, un tel système est transparent : un utilisateur commande le déverrouillage des portières sans avoir à effectuer d'autres opérations que celle de manipulation de la poignée de sa portière.

En outre, avec un tel système, le risque que l'utilisateur ne se sépare de son transpondeur après être rentré dans le véhicule est réduit. Le transpondeur est en effet soit porté par un élément de type bijou, tel qu'un bracelet, dont l'utilisateur n'a aucune raison de se dessaisir lorsqu'il conduit, soit logé à une extrémité d'une manche d'un vêtement, que l'utilisateur porte a priori en permanence sur lui.

Par ailleurs, un tel système utilise une électronique simplifiée. Il ne nécessite des antennes d'émission et de réception qu'au niveau des poignées des portières. En outre, les émissions radiofréquences sont localisées et de courte portée, ce qui supprime les risques d'interférences, ainsi que les risques de conflit entre utilisateurs.

Le caractère local des échanges réduit également les risques de piratage.

On notera également qu'un transpondeur est, du fait qu'il ne comporte pas de piles, facilement miniaturisable.

En outre, avec le système proposé par l'invention, la seule présence du porteur du transpondeur dans l'environnement du véhicule ne suffit pas à commander le déverrouillage des portières. Il faut que la main de l'utilisateur soit déplacée pour venir à proximité immédiate

de la poignée.

Dans la mesure où l'utilisation conserve un rôle actif dans l'opération de déverrouillage, un tel système supprime par conséquent les autorisations de déverrouillage intempestives qui sont un inconvénient majeur des systèmes interactifs.

## Revendications

1. Système de déverrouillage et/ou d'ouverture d'un ouvrant (C) de véhicule automobile comportant, sur le véhicule, une unité de gestion (2) commandant des moyens de déverrouillage et/ou d'ouverture de l'ouvrant (C), ainsi que des moyens d'émission/réception (3) reliés à ladite unité de gestion (2), ledit système comportant également des moyens d'émission/réception (4) portés par un utilisateur et destinés à transmettre aux moyens d'émission/réception (3) du véhicule, un code d'identification pour le déverrouillage et/ou l'ouverture de l'ouvrant, caractérisé en ce que les moyens d'émission/réception de l'utilisateur sont constitués par un transpondeur (4) porté par l'utilisateur, les moyens d'émission/réception (3) du véhicule comportant au moins une antenne (5a, 5b) située sur l'ouvrant (C) ou à proximité de celui-ci, lesdits moyens d'émission/réception (3) ne dialoguant avec le transpondeur (4) que lorsque celui-ci est situé dans le voisinage immédiat de ladite antenne (5a, 5b), l'unité de gestion commandant le déverrouillage et/ou l'ouverture de l'ouvrant (C) lorsque le transpondeur (4) est présenté selon une séquence prédéterminée à l'antenne ou aux antennes (5a, 5b) des moyens d'émission/réception (3) du véhicule.
2. Système selon la revendication 1, caractérisé en ce que les moyens d'émission/réception (3) du véhicule comportent au moins deux antennes (5a, 5b) auxquelles le transpondeur (4) doit être présenté selon une séquence prédéterminée pour que l'unité de gestion (2) commande le déverrouillage et/ou l'ouverture de l'ouvrant (C).
3. Système selon la revendication 2, caractérisé en ce que les antennes (5a, 5b) sont réparties selon une direction correspondant à celle de la largeur de l'ouvrant (C).
4. Système selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte des moyens (7) pour détecter la présence d'un utilisateur au voisinage de l'ouvrant (C).
5. Système selon la revendication 4, caractérisé en ce que les moyens (7) de détection de la présence d'un utilisateur comportent au moins un capteur à ultrason.

6. Système selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte au voisinage d'une antenne (5a, 5b) des moyens de visualisation (8) permettant d'avertir l'utilisateur de la reconnaissance ou de la non reconnaissance du code d'identification d'un transpondeur (4) présenté devant ladite antenne (5a, 5b) et/ou du succès de la procédure de reconnaissance de la séquence de présentation du transpondeur (4) devant la ou les antennes (5a, 5b) et/ou de l'imminence de l'ouverture. 5
7. Système selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte en outre des moyens permettant un déclenchement manuel, l'unité de gestion commandant le déverrouillage et/ou l'ouverture de l'ouvrant lorsque ces moyens sont actionnés et que le code d'identification du transpondeur (4) est reconnu, après que celui-ci a été présenté devant une antenne (5a, 5b). 10
8. Système de déverrouillage et/ou d'ouverture d'un ouvrant de coffre de véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il est constitué par un système selon l'une des revendications précédentes. 15
9. Système selon la revendication 8, caractérisé en ce que les antennes (5a, 5b) sont disposées au niveau du pare choc du véhicule. 20
10. Système selon la revendication 8, caractérisé en ce que les antennes (5a, 5b) sont disposées au voisinage immédiat des feux arrières du véhicule. 25
11. Système selon la revendication 8, caractérisé en ce que les antennes (5a, 5b) sont disposées dans les feux arrières du véhicule. 30
12. Système sans clé mécanique pour le verrouillage/déverrouillage du coffre et des portières d'un véhicule automobile, caractérisé en ce qu'il comporte pour le déverrouillage et/ou l'ouverture du coffre un système selon l'une des revendications 8 et suivantes et en ce qu'il comporte en outre des moyens d'émission/réception (13) qui comprennent une antenne (15) située dans le voisinage immédiat de la poignée (11) d'une portière (P), ces moyens (13) étant destinés à dialoguer avec le transpondeur (4) pour identifier le code d'identification de celui-ci, lesdits moyens (13) ne dialoguant avec ledit transpondeur (4) que lorsque celui-ci est situé dans le voisinage immédiat de la poignée (11). 35
13. Système selon la revendication 12, caractérisé en ce que les portières du véhicule sont dépourvues de serrures à clé mécanique. 40
14. Système selon l'une des revendications 12 ou 13, caractérisé en ce que la poignée (11) comporte des moyens (17) pour détecter que la main de l'utilisateur est au voisinage immédiat de la poignée (11) ou actionne celle-ci, l'unité de gestion (2) commandant l'interrogation du transpondeur (14) lorsque les moyens de détection précités détectent la présence de la main de l'utilisateur au niveau de ladite poignée (11). 45
15. Système selon l'une des revendications 12 à 14, caractérisé en ce qu'il comporte des moyens pour détecter une pression de la main de l'utilisateur sur la poignée (11), l'unité de gestion (2) commandant le verrouillage de la portière lorsque la porte est refermée et que les moyens de détection précités détectent une pression de la main de l'utilisateur sur ladite poignée (11). 50
16. Système selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'il comporte également des moyens d'émission/réception (10) disposés à l'intérieur de l'habitacle du véhicule et reliés à une unité de gestion (2), ces moyens étant destinés à interroger le transpondeur (4) lorsque l'utilisateur rentre dans le véhicule, ladite unité de gestion (2) commandant la désactivation du dispositif d'immobilisation du moteur, lorsque le code d'identification du transpondeur (4) est identifié. 55
17. Système selon la revendication 16, caractérisé en ce que l'unité de gestion (2) qui commande la désactivation du dispositif d'immobilisation et l'unité de gestion (2) sont confondues.
18. Système selon l'une des revendications 16 et 17, caractérisé en ce que les moyens d'émission/réception disposés à l'intérieur de l'habitacle du véhicule interrogent régulièrement le transpondeur (4) lorsque l'utilisateur est à l'intérieur du véhicule.
19. Système selon l'une des revendications précédentes, caractérisé en ce que le transpondeur (4) transmet à l'unité de gestion (2), avec son code d'identification, des informations pour le réglage personnalisé de certains éléments du véhicule, par exemple pour le réglage de la position des sièges ou des rétroviseurs.
20. Système selon la revendication 19, caractérisé en ce que l'unité de gestion (2) commande de façon localisée le réglage de ces différents éléments, en fonction de la portière au niveau de laquelle l'utilisateur s'est présenté.
21. Véhicule automobile caractérisé en ce qu'il comporte pour au moins un de ces ouvrants, notamment son coffre, un système de déverrouillage et/ou d'ouverture selon l'une des revendications précédentes.

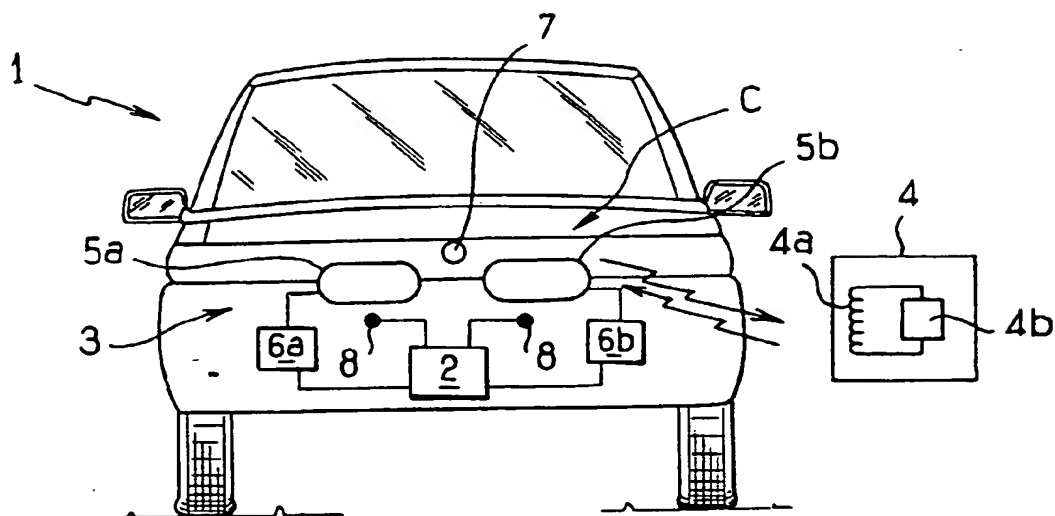


FIG. 1

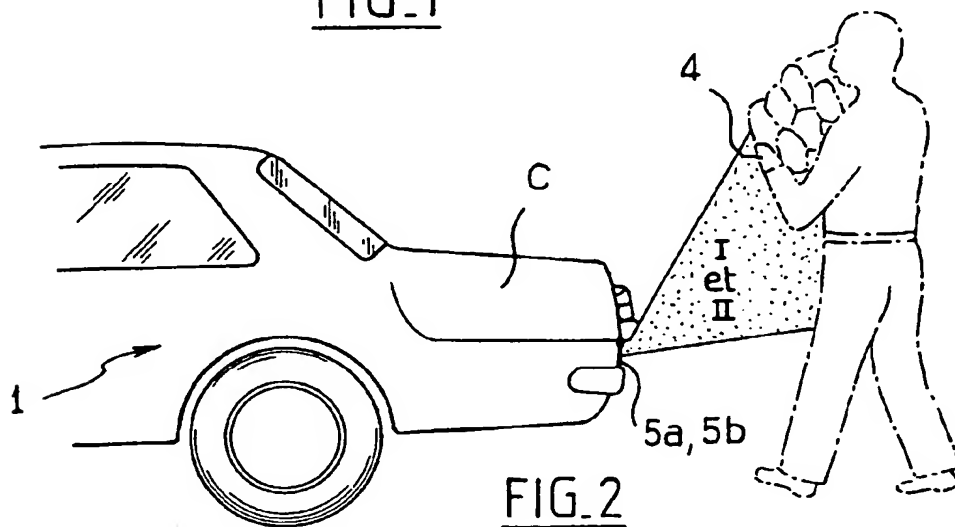


FIG. 2

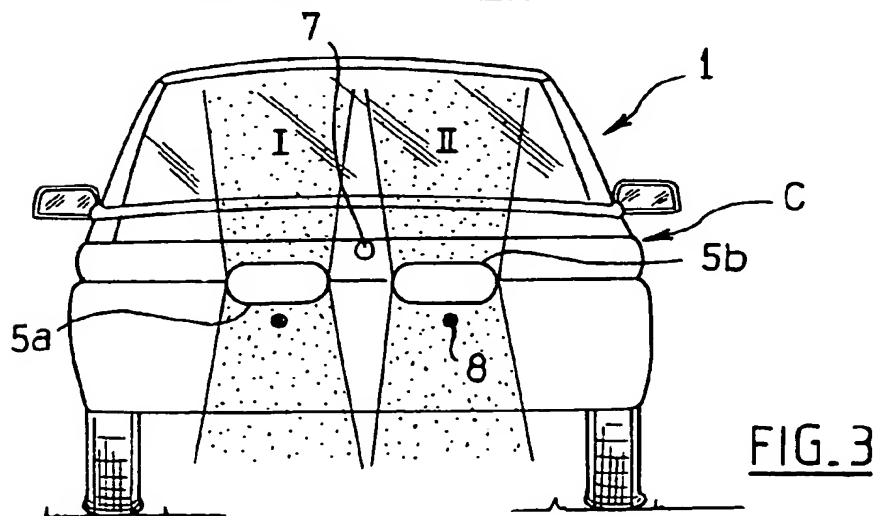


FIG. 3

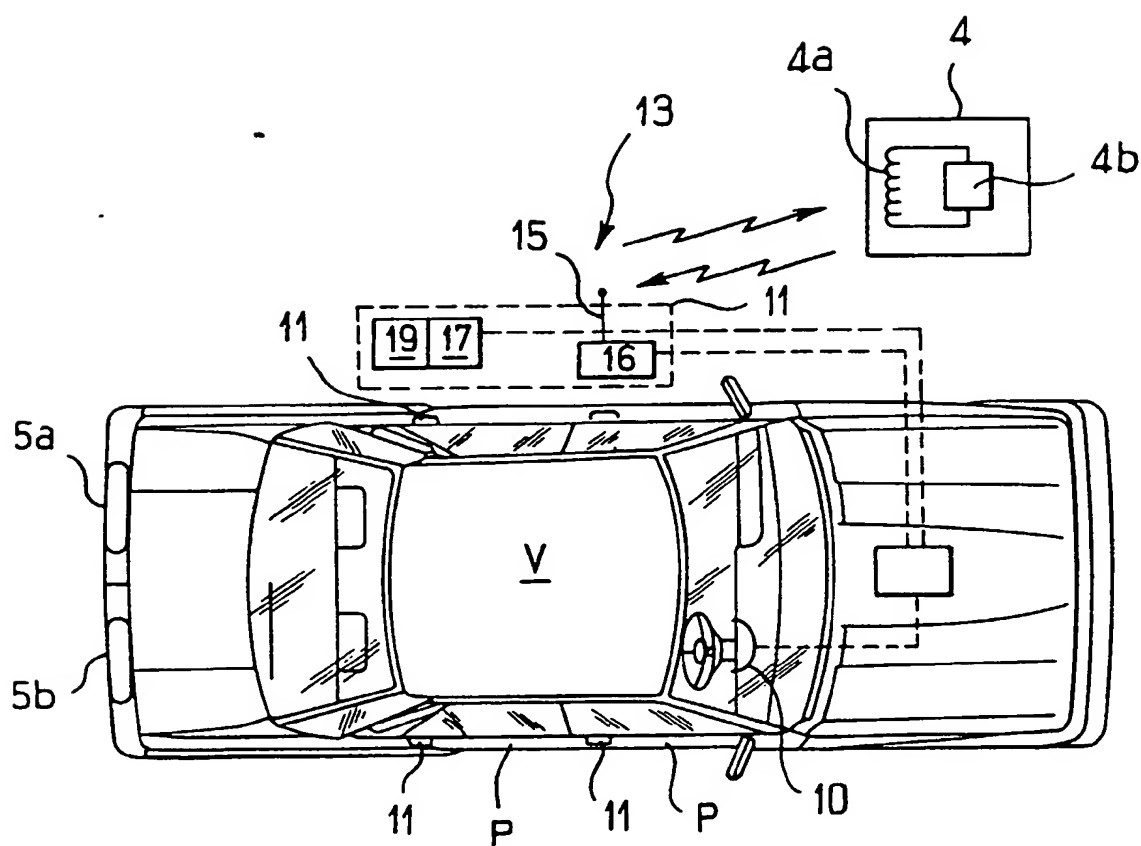


FIG. 4



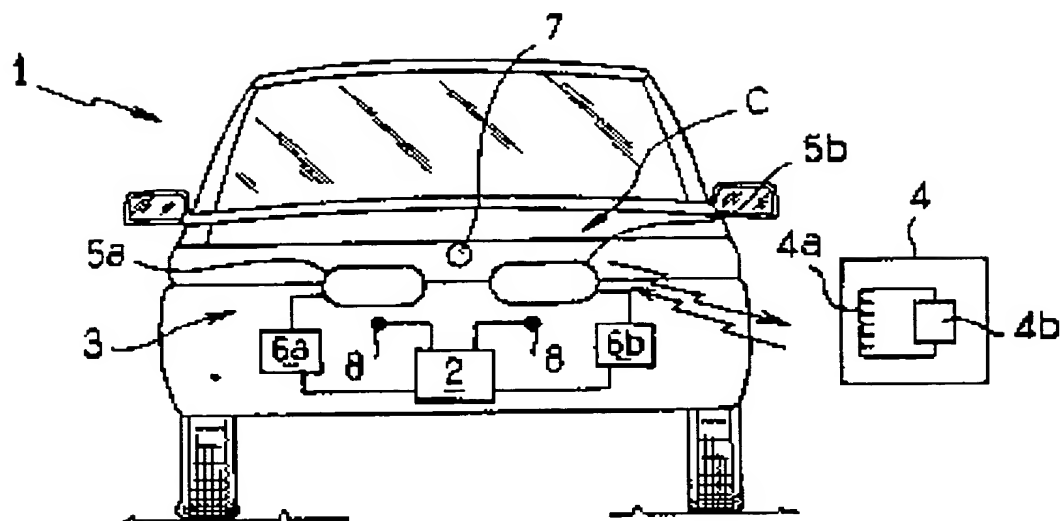


FIG. 1

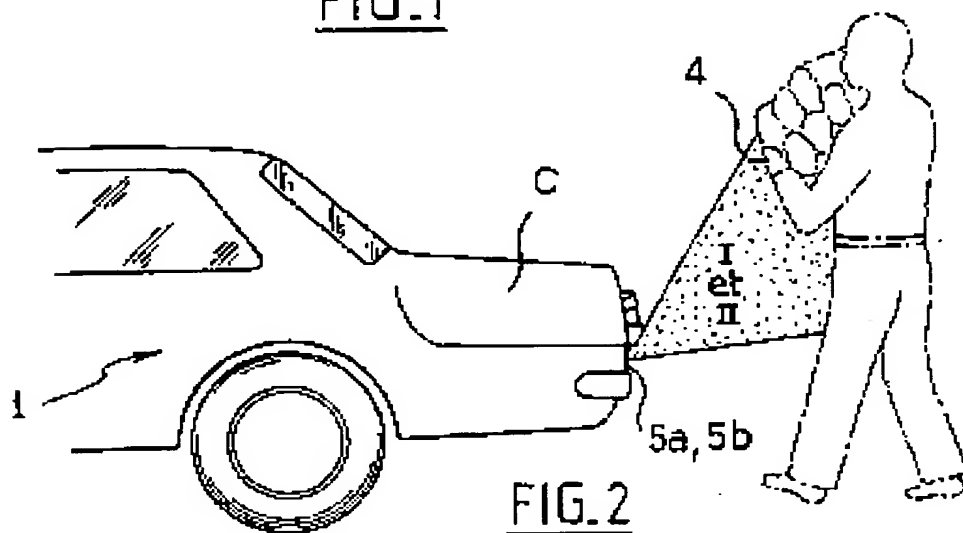


FIG. 2

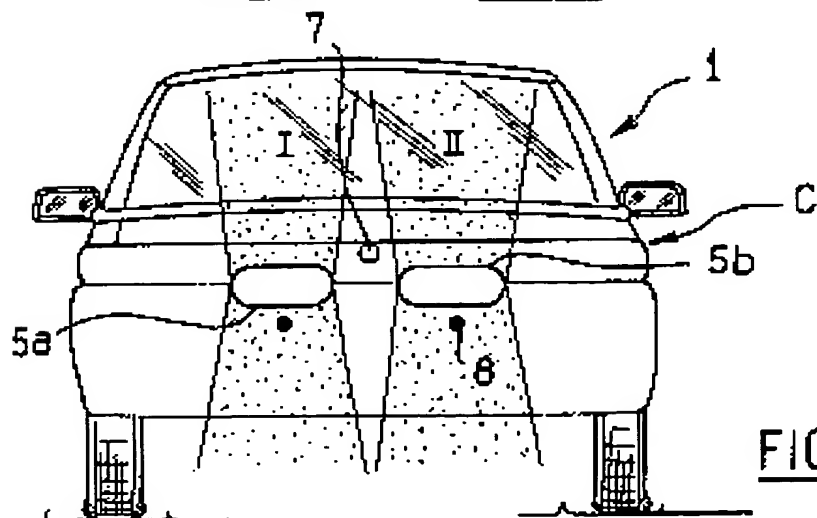


FIG. 3

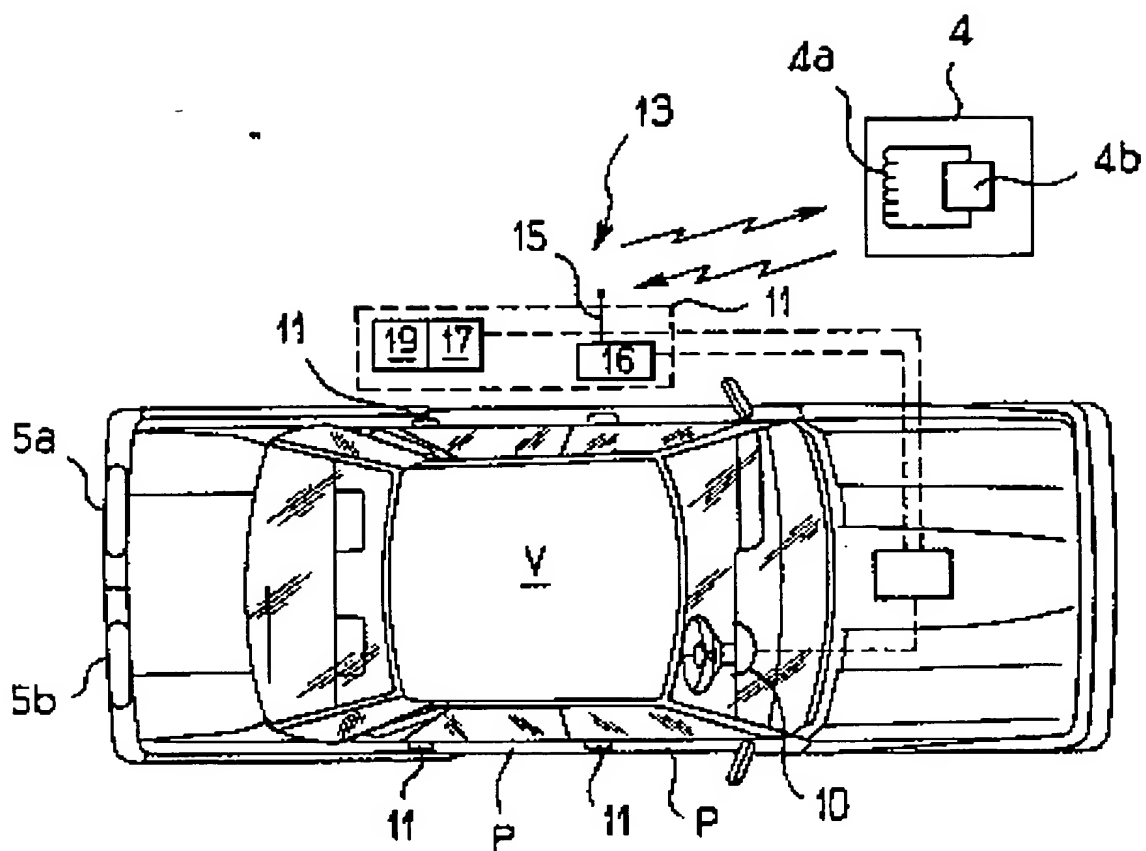


FIG. 4



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11)

**EP 0 770 749 A3**

(12)

**DEMANDE DE BREVET EUROPEEN**

(88) Date de publication A3:  
03.09.1997 Bulletin 1997/36

(51) Int Cl.<sup>6</sup>: **E05B 49/00**

(43) Date de publication A2:  
02.05.1997 Bulletin 1997/18

(21) Numéro de dépôt: **96402276.8**

(22) Date de dépôt: **25.10.1996**

(84) Etats contractants désignés:  
**DE ES FR GB IT**

(72) Inventeur: **Garnault, Joel**  
**95110 Sannois (FR)**

(30) Priorité: **26.10.1995 FR 9512640**  
**22.07.1996 FR 9609166**

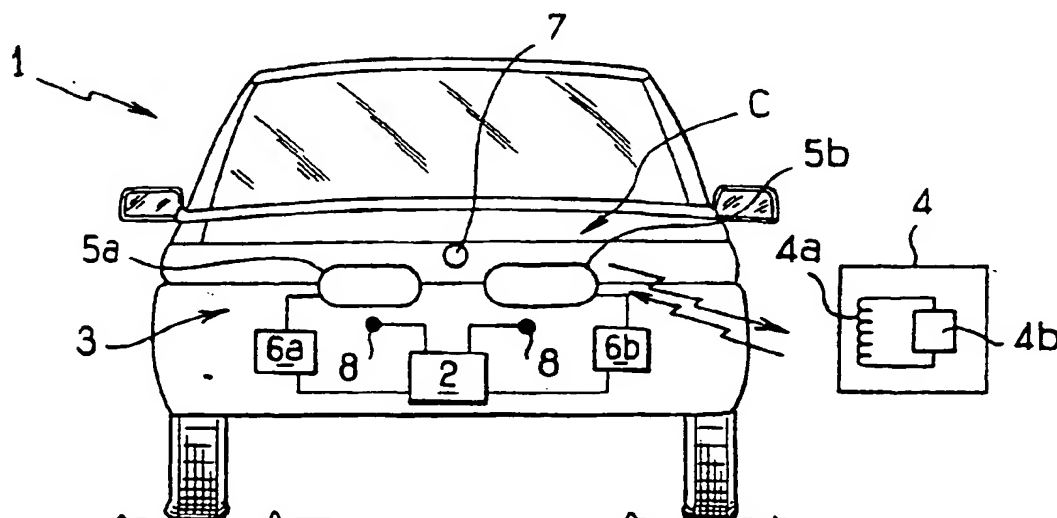
(74) Mandataire: **Martin, Jean-Jacques et al**  
**Cabinet REGIMBEAU**  
**26, Avenue Kléber**  
**75116 Paris (FR)**

(71) Demandeur: **VALEO SECURITE HABITACLE**  
**94000 Créteil (FR)**

**(54) Système mains libres de déverrouillage et/ou d'ouverture d'ouvrant de véhicule automobile**

(57) Système de déverrouillage et/ou d'ouverture d'un ouvrant (C) de véhicule automobile comportant une unité de gestion (2), des moyens d'émission/réception (3) reliés à ladite unité de gestion (2), un transpondeur (4) porté par l'utilisateur, les moyens d'émission/réception (3) du véhicule comportant au moins une antenne (5a, 5b) située sur l'ouvrant (C) ou à proximité de celui-

ci, lesdits moyens d'émission/réception (3) ne dialoguant avec le transpondeur (4) que lorsque celui-ci est situé dans le voisinage immédiat de ladite antenne (5a, 5b), l'unité de gestion commandant le déverrouillage et/ou l'ouverture de l'ouvrant (C) lorsque le transpondeur (4) est présenté selon une séquence prédéterminée à l'antenne ou aux antennes (5a, 5b) des moyens d'émission/réception (3) du véhicule.



**FIG. 1**

EP 0 770 749 A3



Office européen  
des brevets

## RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numero de la demande  
EP 96 40 2276

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.CL.6)
A	IEEE TRANSACTIONS ON INDUSTRIAL ELECTRONICS AND CONTROL INSTRUMENTATION, vol. 35, no. 2, 1 Mai 1988, NEW YORK US, pages 208-216, XP000096890 MOTOKI HIRANO, MIKIO TAKEUCHI, TAKAHISA TOMODA, KIN-ICHIRO NAKANO: "keyless entry system with radio card transponder" ---	1,7-9, 12-14, 16-19,21	E05B49/00
A	DE 44 09 167 C (GLEHR) * colonne 2, ligne 20 - colonne 4, ligne 5; figures 1-3 * ---	1,4,5,7, 8,21	
A	US 4 354 189 A (LEMELSON) * colonne 8, ligne 25 - colonne 9, ligne 13; figure 8 * ---	12-14	
A	DE 35 07 389 A (SZEKELY) * page 4, ligne 1 - ligne 32 * ---	12,14	
A	WO 90 08242 A (WEISHAUP, PROSKE) * page 8, ligne 3 - page 9, ligne 28; figures 1,2 * ---	12,14, 16-19	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.CL.6)
A	DE 38 20 248 A (NISSAN MOTOR CORP.) * colonne 12, ligne 30 - colonne 15, ligne 6; figures 6-14 * ---	12-14	E05B
A	DE 33 36 093 A (NIPPON SOKEN INC.) ---		
A	US 3 725 939 A (SALTZSTEIN) -----		
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 2 Juillet 1997	Examineur Herbelet, J.C.
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire		I : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons ----- & : membre de la même famille, document correspondant	

EPO FORM 1503 01.81 (P04C02)